Serie III, Vol. III. Udine, lunedì 19 gennaio 1880. Num. 3.

BULLETTINO
DELLA
ASSOCIAZIONE AGRARIA FRIULANA

Il *Bullettino* esce in Udine ogni lunedì. Reca gli atti ufficiali della Società. Viene inviato franco a tutti i Soci che hanno versato la tassa annua prescritta dallo statuto, ai Comuni e agli altri corpi morali contribuenti in favore dell'istituzione. Chi non fa parte della Società può tuttavia ricevere franco il *Bullettino* pagando anticipatamente per un anno lire dieci. I manoscritti sono da dirigersi alla sede della Società (Udine, palazzo Bartolini), ove si ricevono pure i pagamenti. Per maggior comodo dei Soci, i pagamenti potranno anche esser fatti al Negozio Seitz (Mercatovecchio).

LA POSSIDENZA
E LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Com'era da aspettarsi, la nuova legge sulle costruzioni ferroviarie ha destato in tutta Italia una febbrile attività. Sono trascorsi appena pochi mesi dalla sua promulgazione, e già nel corrente gennaio si potranno incominciare gli appalti relativi a 2300 chilometri di ferrovie, per le quali gli studi sono pronti presso il Ministero dei lavori pubblici, con una spesa di 600 milioni di lire. Le ferrovie della quarta categoria vi figurano comprese per 69 chilometri.

Presso di noi la questione ferroviaria è tuttora allo stadio preparatorio. Persone competenti ne fecero tema dei loro studi, pubblicandone i risultati nei giornali della città; la Deputazione provinciale diede incarico a taluno dei suoi membri di studiare e riferire sulle diverse linee che interessano la nostra provincia; la Commissione ferroviaria fece già allestire il progetto di dettaglio del tronco Udine-Nogaro, che venne spedito al Ministero dei lavori pubblici per la sua approvazione: e tutta questa operosa gestazione lascia prevedere con certezza che si entrerà nella fase acuta alla prossima convocazione del Consiglio provinciale.

Così stando le cose, non sarà giudicato fuori di proposito se anche la possidenza, particolarmente interessata nella questione, si fa a considerare quali possano essere le conseguenze che ad essa, per effetto delle progettate costruzioni ferroviarie, sarebbero per derivare, e faccia sentire la sua voce prima che sia troppo tardi.

Per non uscire da questo limite, non intendiamo di prendere in esame la nuova legge nello scopo di valutare i concetti che la inspirarono; non considereremo tampoco se la condizione economica dello Stato fosse o meno adattata a quel grandioso provvedimento; se prima di pensare ad un pronto ed economico mezzo di trasporto per i prodotti avvenire delle industrie nazionali, non fosse stato per avventura preferibile il preparare, colla graduale abolizione del corso forzoso, un solido terreno sul quale avesse potuto svolgersi efficacemente l'attività industriale e commerciale del paese; in altre parole se il progresso economico avesse dovuto precedere il ferroviario, in luogo di essere da quest'ultimo preceduto. A tale studio il *Bullettino* potrebbe non essere il campo più adatto, e per certo il momento non ne sarebbe opportuno.

Ormai ci troviamo dinanzi ad un fatto compiuto. La legge esiste, dobbiamo accettarla com'è, e limitarci a considerarne gli effetti.

Essendo determinata la costruzione di 6000 chilometri di nuove ferrovie, con una spesa di 1260 milioni a carico dello Stato e 170 milioni a carico degli altri enti interessati, che sono le Provincie ed i Comuni, giova anzitutto mettere in evidenza questo fatto, vale a dire che il debito di 700 milioni che aggrava oggidì i nostri Comuni, e quello di 100 milioni delle Provincie, si troverà accresciuto, per effetto della nuova legge, di altri 170 milioni per lo meno. E diciamo per lo meno, non essendo chi non vegga che questa somma dovrà di molto essere superata, poichè a base di calcolo servirono progetti quasi ideali, progetti per buona parte dei quali manca ogni studio anche generale.

Chiamati a fornire una somma sì rilevante, è ovvio che gli enti interessati abbiano, prima d'ogni altra cosa, a domandarsi se il capitale impiegato in ferrovie costituisca nel nostro paese una lucrosa investita.

Da un prospetto statistico presentato al Parlamento risulta che, dei 8300 chi-

lometri di ferrovie in esercizio, soli 1305 danno un prodotto netto superiore al 4 per cento del capitale impiegato; 4481 chilometri danno un utile inferiore al 4 per cento; e per tutte le altre linee il prodotto lordo non arriva a coprire le spese di esercizio. Che se prendiamo a considerare il reddito medio delle singole linee, troviamo che l'utile netto maggiore è quello fornito dall'Alta Italia nella misura del 3.26 per cento. Il reddito per le altre linee discende al 1.78, 1.62 e 1.41 per cento, fino alle Sarde e Calabro-Sicule, per le quali il prodotto non copre le spese. Ma si può forse lusingarsi che coll'estendere e completare la rete ferroviaria il medio prodotto netto venga, per questo solo fatto, ad essere aumentato?

Ove in taluno potesse esistere tale illusione, essa deve prontamente dileguarsi di fronte alle seguenti cifre. Nel 1861 il prodotto medio lordo chilometrico sommava a lire 25,553; aggiuntivi in processo di tempo migliaia di chilometri colla spesa di parecchi miliardi, lo troviamo oggi arrivare appena a lire 19,000, ossia lire 6,000 in meno che nel 1861.

Da ciò devesi ragionevolmente dedurre esser ancora molto lontano il tempo in cui, fatta eccezione per qualche breve linea situata in condizioni specialmente favorevoli, il capitale impiegato in ferrovie potrà dare in Italia un conveniente profitto.

Ma giustamente verrà osservato che non tutto ciò che si fa, si traduce in lire e centesimi; che un' impresa anche per sè stessa perdente, pure potrebbe presentare per uno Stato o per una Provincia tale un complesso di utilità da renderne provvida l'esecuzione. Ciò è esatto, ed è parimenti vero che fra cotali imprese vanno annoverate in prima linea le ferrovie, per le quali il sistema di calcolo della produttività del capitale impiegatovi deve essere diverso da quello applicato agli altri capitali, ed anzi si può ammettere addirittura per assioma che le costruzioni ferroviarie sono sempre utili quando, di fronte alla spesa, v'è un' eccedenza di vantaggi economici, per quanto sia impossibile il tradurli in cifre.

In tesi generale ciò sta benissimo; ma affinchè nell' applicazione non resti profondamente turbato il principio della più elementare equità, si richiede che la perdita sul capitale impiegato ricada particolarmente su quelle classi di cittadini che maggiormente fruiscono dei vantaggi indiretti delle ferrovie. Per quanto concerne lo Stato e la parte di spesa ad esso incombente, senza entrare in sottili distinzioni, una certa apparenza di giustizia distributiva la c' è. A sopperire alla perdita proveniente dalla costruzione dell'intera rete ferroviaria, concorrono tutti i cespiti d'entrata dello Stato; epperò se la nazione fruisce dei vantaggi indiretti, essa ne paga i danni diretti ed in ogni modo le conseguenze sono identiche a quelle di ogni altro pubblico servizio.

Se tutte le nuove ferrovie dovessero venir costruite a spese dello Stato, sarebbe stato logico l'adoperarsi di ogni Provincia per far entrare nell'*omnibus* tutte le proprie linee, per quanto ardua anche riuscisse la dimostrazione della loro utilità. Difatti, chiamati a concorrere nella spesa dell' intera rete ferroviaria del Regno si avrebbe trovato un ragionevole mezzo di compensazione nella costruzione delle linee che solcano il proprio territorio.

A questa stregua sarebbero toccate al Friuli nuove ferrovie per la somma di 30 milioni di lire.

Ma alla legge per il completamento della viabilità nazionale servì di guida un altro concetto. Essa stabilisce il concorso dello Stato nella spesa in proporzione all'importanza della linea. Così si mantennero a carico esclusivo dello Stato quelle ferrovie che presentavano i caratteri di importanza nazionale, e si chiamò per le altre a concorrere le Provincie con una quota variabile e che aumenta a misura che la strada perde il carattere di utilità generale per acquistare quello di interesse locale.

Se la Provincia costituisse un ente armonicamente organizzato, se, chiamata a provvedere ad alcuni servizî reclamati dall'interesse generale del suo territorio, essa potesse attingere i mezzi necessari mediante un equo sistema d'imposizione, ragionevole sarebbe stato anche il criterio al quale la legge s'inspira nello stabilire le diverse categorie, e ben grette si sarebbero dimostrate quelle Rappresentanze provinciali che nelle indagini sull' utilità di una linea si fossero limitate a considerare lo sperabile frutto del capitale impiegato, trascurando di tener conto di

tutti gli altri vantaggi economici, che, quantunque non valutabili in cifre, non per questo potrebbero essere meno reali.

Malauguratamente, non così stanno le cose. Ognuno sa che nella parte attiva dei bilanci provinciali una *sola* imposta figura, ed è quella sui terreni e fabbricati. Nessuno ignora che la sovrimposta che era nel 1867 di soli 5 centesimi sul tributo erariale principale, aumentò a 20 centesimi nel 1868 e andò poi sempre progredendo nella scala ascendente fino a raggiungere i 55 centesimi pel 1880. In altri termini, si tratta nientemeno che di lire 780,000 che nel 1880 la *sola* possidenza del Friuli è chiamata ad esborsare per provvedere alla beneficenza, istruzione, sicurezza, igiene e viabilità della Provincia. E non solo non v'è sintomo che faccia sperare in una diminuzione di questo enorme carico, ma anzi devesi aspettare di vederlo ad aumentare, poichè le strade carniche, i ponti, il mezzo milione per la Pontebbana, le lire 300,000 per il Ledra, porteranno i loro acerbi frutti nei bilanci avvenire.

Ora, senza riflettere a questo peccato originale nell' organizzazione dell' ente Provincia, per il quale una sola classe di cittadini sopporta l'onere, nel mentre tutte ne godono i vantaggi, la nuova legge, allorchè una linea ferroviaria non presenta i caratteri di utilità nazionale, si leva d'imbarazzo col chiamare le Provincie a concorrere nella spesa, volendo ignorare che questa si riversa unicamente sul proprietario di terreni e case, vale a dire proprio su colui che il minor vantaggio sarà per risentire dalle ferrovie.

Può adunque la possidenza rimanere indifferente di fronte a questo nuovo provvedimento che ribadisce un' ingiustizia ormai intollerabile?

Il principio che un perfezionato sistema di viabilità giovi maggiormente all' industria manifatturiera che all' agraria, non viene smentito dalle particolari condizioni del nostro Friuli. A quale esuberante prodotto del nostro suolo vorremmo noi trovare sfogo con nuove ferrovie? Una provincia che con mezzo milione di abitanti produce appena un milione di ettolitri di granoturco e 300,000 ettolitri di frumento, nonchè pensare all' esportazione, è lungi dal bastare a sè stessa, e deve ricorrere all'importazione pel bisogno del proprio consumo. Altrettanto ed in maggiori proporzioni succede pel vino, e nessuno opporrà che la linea ferroviaria che attraversa il nostro territorio, non sia sotto questo riguardo sufficiente.

L'unico articolo che il Friuli esporta è la seta, e questa pel molto valore rappresentato da piccolo volume, meno di qualunque altro prodotto abbisogna di una più ricca rete di ferrovie.

Nè per la partecipazione dei Comuni nella spesa viene a migliorarsi gran fatto la situazione creata dalla nuova legge alla proprietà fondiaria, imperocchè nei Comuni rurali il carico riposa quasi completamente sulla proprietà stabile, e nel Comune di Udine, se il dazio consumo sostituisce in parte l'imposta diretta, resta sempre vero che il commercio e l'industria concorrono nei tributi comunali in esigue proporzioni.

Dalle premesse considerazioni si deve forse arrivare alla conseguenza che *tutte* le nuove linee ferroviarie che interessano la nostra Provincia debbano, senza ulteriore esame, venir condannate?

Sarebbe evidentemente oltrepassare la meta.

La possidenza potrebbe chiamarsi soddisfatta se Provincia e Comuni, prima di aderire a prestare il concorso loro nella costruzione di una nuova ferrovia, baderanno ad assicurarsi non solo che questa presenti caratteri di utilità economica generale; ma, per quanto le umane previsioni possono arrivare, sia eziandio dimostrato che l'impresa non possa esser perdente, considerata puramente come investita di capitale. In tal maniera si tutelerà il proprio interesse favorendo in pari tempo, ma prudentemente, il graduale sviluppo economico della nostra Provincia. Non ci lasciamo adescare da vane frasi e declamazioni, e combattiamo su questo terreno con tutte le nostre forze, convinti che la rovina della Provincia e dei Comuni porterebbe un doloroso contracolpo nella nostra privata economia, e lo stesso sviluppo di produzione, cui le ferrovie sarebbero chiamate a favorire, ne rimarrebbe arrestato anzichè promosso.

Ora per arrivare alla pratica applicazione di quanto sopra si è detto, resta da esaminare se fra le linee che interessano

la nostra Provincia, taluna ve ne sia che presenti i caratteri da noi voluti, e ci riserviamo di farlo ritornando fra breve sull'argomento.

F. Braida.

IL TORO DURHAM IN FRIULI

Avuta notizia che il toro Durham di proprietà del co. Leandro Colloredo era stato venduto ad un macellaio di Venezia, prima che partisse, abbiamo voluto fare l'ultima visita a questa nostra vecchia conoscenza.

Lo trovammo, come sempre, di una meravigliosa bellezza. A quanto ci venne riferito, quell'animale aveva raggiunto ultimamente l'enorme peso di chil. 1200, vale a dire quasi quanto un paio di bovi comuni, e senza profenda eccezionale, ma per sola attitudine ad uno straordinario impinguamento, propria della razza alla quale appartiene.

Altra prerogativa di codesta razza, da renderla superiore a tutte le altre, si è la precocità ed il reddito in carne netta, il quale arriva fino al 70 per cento, mentre i migliori nostrani dopo un lungo ingrassamento rendono appena il 50 per cento.

Malgrado lo sviluppo considerevole in carne e grasso, il toro Durham non era nè fiacco nè debole di muscoli, anzi si è sempre dimostrato vivacissimo nell'atto generativo, ed erigevasi sugli arti posteriori con una disinvoltura e facilità impossibili in quella gran mole senza un muscolo di forza straordinaria.

La carne di questa celebre razza, al confronto di altre, è superiore di molto, poichè presentasi così omogeneamente mista alla sostanza grassa, da formare la delizia dei buongustai inglesi. Ed hanno ragione, poichè le carni asciutte, non bene amalgamate al grasso, non possono essere le più saporite, essendo il grasso quello che dona il gusto più squisito e la delicatezza, qualità dagli intelligenti altamente apprezzate.

Dobbiamo sinceramente deplorare, come un toro tanto distinto e che alla Provincia costò dei bei quattrini, abbia fatta una dimora di 6 anni nella Provincia nostra senza aver dato nessuna prova della mistione di quel sangue colle nostre bovine.

La prova ci fu, dirà taluno, poichè il Durham lasciò parecchi figli, i quali non hanno soddisfatto nè punto nè poco. Ma le prove riescono assolutamente vane, quando non sieno saggiamente eseguite. Fermi al principio, più volte espresso, di non introdurre per il miglioramento del nostro bestiame che le razze Svizzere, crediamo, finchè non sia modificato un po' il sangue degli animali del paese con una razza rusticana ed eccellente, non debba già preferirsi alle Svizzere la razza Durham, sendo le prime meglio adatte alle attuali nostre esigenze agricole, e perchè con queste razze si possono più efficacemente operare i primi passi d'un miglioramento, prima di renderlo maggiore con razze più fine. Ma dal momento che si trovava in Provincia un toro Durham d'una singolare bellezza, fu un torto degli allevatori nostri di non aver fatto un'esperimento, assoggettando al suo salto, non già delle piccole e stecchite vaccherelle, come si fece in Piancade, ma invece delle migliori, quali tanti possidenti ne tengono. Si poteva a priori dubitare che l'esperimento in tal caso risultasse favorevole, pensando che quando fra il padre e la madre esiste troppa distanza, invece di bei individui, da questi accoppiamenti risultano più facilmente figli infelicissimi, che non somigliano nè al padre nè alla madre.

Non era quindi che con le più belle, le più grandi e più buone nostre vacche, possibile di togliere di mezzo, per quanto si poteva, la distanza fra le due razze da incrociarsi. Crediamo fermamente che in questo caso i risultati del Durham del co. Colloredo sarebbero stati alquanto differenti dagli avuti.

Tale nostra opinione sarebbe avvalorata da uno stupendo esemplare di vacca, figlia del Durham, che il sig. Fabio Cernazai condusse a vedere alla Commissione aggiudicatrice dei premi all'ultima Mostra bovina.

Collocando il toro Durham a Piancada, ove cominciò la sua cariera, si commise il più grosso errore; errore tanto meno scusabile, quando il proprietario stesso aveva tutto l'agio di tenerlo a S. Osualdo, presso Udine, cosa che fu fatta dopo, ma troppo tardi.

È certo che nel 1874 e 1875, quando non era stata data ancora nessuna preferenza fra le razze forastiere, e che eravamo nel principio dello stadio sperimentale, se ebbe dei concorrenti il toro di Val

di Chiana, poteva mille volte meglio averne il Durham del co. Colloredo.

Reana, gennaio 1880. M. P. CANCIANINI.

BIBLIOGRAFIA

Almanacco per l' allevatore di bestiame. A questi giorni è uscito dalla Tipografia Seitz l'*Almanacco per l' allevatore di bestiame*, accurato lavoro del dott. G. B. Romano, veterinario provinciale. Lo raccomandiamo a tutti gli allevatori, e per invogliarli a procurarselo diamo qui i dieci aforismi di zootecnia che in esso si trovano svolti:

1. I vitelli ed i giovenchi devono lasciarsi slegati nella prima età; pratica questa usata specialmente in Germania con molto successo.

2. Si mandino gli animali al pascolo più che sia possibile, anche per tenerli in moto, e rendere così più regolare il loro sviluppo, più giusta la loro conformazione e più equilibrato il loro temperamento.

3. Per ottenere migliori qualità nelle carni e maggiore attitudine all' impinguamento, doversi i vitelli castrare appena slattati, e la castrazione farsi per asportazione anzichè per torsione.

4. I giovenchi devonsi domare non prima di due anni e mezzo, ed addestrare con molta avvedutezza, sottoponendoli ad un lavoro moderato, onde non soffrano per soverchie fatiche.

5. Siano alimentati generosamente i buoi durante l'epoca del maggior lavoro, e, nei giorni di riposo, invece di limitare loro il cibo, abbiano una alimentazione più generosa, necessaria per ristorare le loro forze ed impedirne il deperimento.

6. Che si mantenga la maggiore pulitezza degli animali, e non si lascino consumare nel lavoro, ma si riformino in quell'età nella quale sono ancora capaci di impinguare.

7. Che le mungane, massime se gravide, siano sottoposte a lavori nè lunghi, nè faticosi.

8. Che i vitelli vengano allattati artificialmente, cioè abituati a bere il latte dai secchi, poichè il sottoporli alle mammelle è pericoloso per le vacche che, legate come sono nelle stalle, non si trovano nelle loro condizioni normali.

9. Che per evitare il grave e quasi generale difetto della scarsa produzione lattifera delle giovenche allevate alla pianura, si procuri l'accoppiamento precoce delle giovenche, cioè intorno al diciottesimo mese, ma temperato poi dal ritardo della nuova fecondazione dopo il primo parto.

10. Dove per condizioni peculiari dei foraggi si voglia introdurre l' industria delle mandre lattifere, si dia la preferenza ai riproduttori di razze svizzere, anche riprodotti sulle nostre Alpi, e si abbia speciale riguardo ai ricoveri ed alla qualità dei foraggi.

Coll'importanza che ha assunto nella nostra Provincia l'allevamento del bestiame bovino, questa pubblicazione è opportunissima; e tutti gli allevatori illuminati e giusti apprezzatori del loro vero interesse, si affretteranno ad acquistare un libricino, dagli insegnamenti del quale potranno trarre grande profitto. L' opuscoletto si vende a 50 centesimi.

Agenda agricola pel 1880. Con questo titolo l'egregio prof. C. Desideri, direttore della Scuola-Podere di Roma, ha compilato un libricino assai utile, che può essere considerato come uno fra i migliori *vade-mecum* dell' agricoltore, e del quale perciò non esitiamo a raccomandare l'acquisto. È edito dal Loescher (Torino, Roma) e si trova presso i principali librai al prezzo di lire 3, un bel volumetto di formato tascabile, 230 pagine, rilegato in tela. Contiene:

Breve cenno sul sistema metrico; rapporto fra le misure dei principali Stati d' Europa con quelle metrico-decimali; tavole dei pesi specifici; peso a metro cubo dei principali prodotti agrari, ingrassi, ecc.; potere calorifico di varii combustibili. — Prospetti riassuntivi: le principali nozioni pratiche concernenti al tempo e modo della sementa; alla durata della facoltà germinativa dei semi e della vegetazione delle piante; ai loro prodotti, ecc., sia per le piante erbacee da campo e da orto, sia per le legnose da bosco; mescolanza di varii foraggi per la formazione dei prati in terreni umidi, freschi ed aridi, ecc. — Alimentazione degli animali e razioni medie; prospetto indicante il valore nutritivo dei diversi foraggi e rispettiva composizione; nozioni relative alla riproduzione degli animali domestici; età conveniente; proporzione dei maschi con le femmine; durata del calore, della gravidanza e dell' incubazione; epoca dello slattamento; prolificità nei vari animali; calendario dei parti; determinazione dell' età nel cavallo, nel bue, nel montone ecc.; nozioni relative all'impinguamento; rendita degli animali al macello e mezzi per conoscerne il peso con le tavole di Dombasle e di Quételet; rendita delle vacche lattifere. — Prime cure nelle più frequenti infermità dei cavalli. Lavori occorrenti per la pre-

parazione del terreno per le semente e piantagioni; lavori di coltivazione, di raccolta, ecc.; primi soccorsi nei casi di disgrazia agli operai. — Del prodotto dei letami in rapporto al consumo dei foraggi ed alle specie degli animali; conservazione e composizione dei concimi; quantità di letame assorbita dalle piante e perdita in peso durante la sua conservazione; valore comparativo dei varii ingrassi e metodo per calcolare il prezzo di quelli del commercio. — Degli ammendamenti e correttivi, come: scassi; condotta delle acque in collina; riduzione dei terreni inclinati a lenze; fognatura e drenaggio; prosciugamenti; marnatura; incalcinatura, sovesci ed irrigazione. — Capacità da darsi ai locali rustici, come: scuderie, stalle, ovili, porcili, pollai, bigattiere, cantine, granari, fienili e concimaie.

Chiude il libretto un breve sunto delle norme e tariffe postali per l'interno e per l' estero, e le principali disposizioni risguardanti la corrispondenza telegrafica dei privati.

SETE

L'andamento degli affari nella decorsa ottava, si mantenne piuttosto calmo; ma chi si trova giornalmente a contatto con le piazze di consumo rileva un indizio molto soddisfacente, quello, cioè, che a poco a poco sparì la distanza che perdurò tutto il periodo dell' attuale campagna tra i prezzi delle piazze d'origine e quelli delle piazze di consumo.

I corsi sono ora presso che livellati, perchè l'offerta forzata è cessata, ed i detentori cominciano a persuadersi che non vi ha miglior mezzo, per impedire il continuo ribasso, che quello di tenersi la seta in magazzino, aspettando tranquillamente la ricerca per trattarne la vendita. Se si saprà continuare in tale logico procedere, cessando di caricare le piazze di consumo di merce non richiesta, sarà facile di sostenere più decorosamente di quanto si fece finora i prezzi dell'articolo non solo, ma di portarli almeno al livello del costo.

Disgraziatamente sussiste sempre un margine tanto piccolo tra gregge e lavorate, che il filatoiere non copre la spesa di fattura, e questa sproporzione continuerà fino a che la fabbrica non adotterà su larga scala l'impiego della pura seta, come pare si abbia cominciato da qualche settimana. Difatti, le trame sono molto più ricercate, preferendosi la merce buona corrente a risparmio di prezzo, mentre il classico è ancora pochissimo richiesto.

Altro indizio soddisfacente è quello che, malgrado la calma, i prezzi si conservano fermissimi per tutti gli articoli; il quale contegno significa che ad un prossimo risveglio di domanda seguirà indubbiamente un qualche aumento. Malgrado la riserva che si deve usare nel riassumere la situazione per non vedere smentiti i pronostici, non esitiamo ad esprimere il fermo convincimento che gli odierni prezzi si manterranno non solo per alcuni mesi, ma probabilmente miglioreranno di alcune lire fino al momento in cui si potrà, con qualche attendibilità, fare pronostici sul futuro raccolto. Che se anche questo sarà promettente, come è sperabile, arriveremo all'epoca delle galette con depositi appena discreti e forse assai ridotti, per cui non è a temersi che le galette si vendano a meno di 5 lire. Non sarà dunque neanche questo l'anno di strappare i gelsi, ma invece di accudire attivamente alle faccende bacologiche per iniziare l'annata, che deve essere favorevole, con un buon raccolto di galette.

Occorre pensarci fin d'ora e provvedere della buona semente, ricordando che i cartoni non saranno abbondanti e forse più tardi non si acquisteranno a lire 8 circa, come se ne può avere oggi di buone provenienze, ed a pari prezzo, o poco più, le riproduzioni a sistema cellulare. I neghittosi dovranno poi accontentarsi di rimasugli o pagare molto più caro. La provvista converrà regolarla in proporzione ai locali ed alla mano d'opera, perchè foglia quest'anno ne avremo certamente in abbondanza, come è facile a giudicare dalla stupenda vegetazione che presentavano i gelsi nell' autunno decorso.

Dunque foglia a piacere, semente non cara e prospettiva di prezzi soddisfacenti, abbiamo tutti i motivi per dedicarci con fervore al lavoro, senza accennare al bisogno urgente di rifornire le tasche vuote, perchè da alcuni anni questa condizione è normale.

Tornando alle sete, godiamo di poter dire che l'odierno nostro listino indica prezzi praticati e praticabili facilmente.

Le trame non valgono che 5 a 6 lire più delle gregge.

Ne' cascami possiamo segnalare poche transazioni, ma prezzi fermissimi su tutti gli articoli. Le strazze nostrane valgono lire 15 a 16, le chinesi lire 18.

Udine, 19 gennaio 1880. C. Kechler.

RASSEGNA CAMPESTRE

Parrà strano che io mi occupi molto in queste riviste del mio paese nativo; ma, non avendo nulla di meglio, è forza che mi sdebiti in questo modo del mio còmpito, a costo di annoiare i lettori. È anche il freddo che tutto restringe e concentra, è il freddo che esercita la sua influenza sulle idee, le limita ed impoverisce. Così mi perdoneranno se li intrattengo di cose a me vicine ed altre volte menzionate.

Bisogna che io premetta intanto, che il bene è sempre difficile a farsi, ed incontra spesso opposizioni di vario genere, e, non fosse altro, urta di certo contro quella dell'ignoranza prosuntuosa.

Si era progettato qui, come ho già accennato più volte, il riatto di due strade campestri, e si erano stanziate nel bilancio del Comune 1500 lire in sussidio di un modico contributo

che dovevano pagare i possessori frontisti delle due strade, i quali, per di più, erano soggetti a lasciarsi ritagliare, senza compenso, i propri fondi. La proposta della Giunta Municipale fu molto dibattuta in Consiglio. Aveva oppositori alcuni consiglieri retrogradi, nuovamente eletti ed i consiglieri delle frazioni, trattandosi che le 1500 lire doveano spendersi per due strade esistenti sul territorio della frazione denominativa. Fu forza dividere la somma, e le pretensioni furono tante, che non restarono, per la strada più breve e più difficile delle due proposte, che lire 400; per la più lunga, 300 sole. Il contributo dei frontisti per la prima sommava a lire 290; sicchè, per una strada lunga 1008 metri con una diramazione di altri 408, in tutto per la lunghezza di 1416 metri, si aveano disponibili lire 690.

La strada da riattarsi era infossata tra i campi, tortuosa, soggetta alle invasioni delle acque sorgenti, ridotta strettissima e senza scoli in tutta la sua lunghezza dagli usurpi continuati da un secolo dei possessori contermini; doveva essere allargata a carico degli usurpi medesimi, i quali però trovavansi coperti da piantagioni.

Secondo le leggi vigenti, non si possono eseguire lavori pubblici, se non in seguito a regolare progetto, e sulla base di questo mediante pubblica licitazione.

Nel caso nostro, trattandosi che occorreva una livellazione per lo scolo delle acque, un altra per elevare le parti depresse della strada, entità di ritagli sui fondi limitrofi per allargarla, le stime di questi e delle piante da estirparsi, la sola redazione d' un progetto tecnico avrebbe costato assai più della somma che si avea disponibile per la costruzione della strada; la quale, incominciata da due settimane, (stringendo il bisogno di dar pane ai braccianti poveri) tosto che fu dileguata alquanto la neve e il gelo rimise della sua intensità, è ora condotta a buon termine.

Un progetto regolare poi avrebbe suscitato un mare di opposizioni, poichè tutti i possessori sentivano bensì l'urgente necessità di avere una strada transitabile, tutti lodavano in massima la proposta di attuarla; ma è certo che sull'entità dei parziali ritagli, sull'estirpazione delle proprie piante, doveano nascere i grandi confronti e i grandi contrasti: probabilmente la costruzione della strada diveniva impossibile.

Invece senza alcun preventivo progetto s'incominciò dal disporre gli scoli delle acque dove venivano opportuni naturalmente; si fissò la larghezza normale della strada a metri 3.20 e la sua altezza media superiore alla massima portata dei fossi di scolo, e si procedette a costruirla ritagliando a destra e a sinistra i fondi limitrofi tanto quanto era necessario all'allargamento della strada, e quanto occorreva per produr materia a colmarla, facendo a tutti il minor danno possibile.

Era naturalmente inevitabile qualche contorcimento e qualche lagno dei più danneggiati o di quelli che si davano per tali; ma la strada è fatta, e la sua utilità è tale che tutti si acqueteranno al fatto compiuto, pensando che nessuno dei possessori, che non avea carro ed animali propri, ha potuto condur letame nei propri campi nella passata primavera perchè la strada era per la maggior parte sott'acqua.

Intanto abbiamo dato lavoro nei passati giorni a 50 e 60 lavoratori campestri poveri, tra i quali uno che faceva da capo, e cinque o sei altri già noti per capacità nei lavori di terra preparatori per piantagioni, hanno dato saggio di capacità nel dirigere regolarmente le svolte difficili di una strada tortuosa, conducendola tra i ristretti limiti che lasciava la maggiore o minore condiscendenza dei possessori più o meno gelosi delle proprie rive e dei propri fossi.

Fatalmente l'altra strada in progetto è lunga tra i campi coltivati 1318 metri, ed oltre nella prateria, un tempo pascolo comunale incolto, 1038. Ha una diramazione nella campagna di metri 1236, una seconda di metri 974, oltre a qualche altra minore, e per tutte queste estensioni non si ha nel bilancio comunale che il sussidio di 300 lire! È vero che qui il numero e l'entità dei contribuenti frontisti è assai maggiore: ma con tutto ciò è impossibile compiere un lavoro che sarebbe non meno del primo necessario, e che darebbe pane al rilevante numero dei nostri operai fino alla buona stagione.

E tutto ciò succede a merito di certi economisti di nuovo stampo che presumono di drizzare il mondo *colla vista corta d'una spanna!*

Bertiolo, 16 gennaio 1880. A. Della Savia.

STAZIONE DI SVERNAMENTO DEL SEME BACHI DA SETA SULLE ALPI GIULIE.

Il sottoscritto avverte tutti coloro che vogliono mandare i loro cartoni e seme sgranato allo svernamento sulle Alpi, a voler notificare entro il 20 corrente quanti cartoni o oncie di seme sgranato desiderano consegnare. — I cartoni si riceveranno presso lo Stabilimento Agro-Orticolo, Via Pracchiuso, nei giorni 28, 29 e 30 corrente. — Il trasporto sulle Alpi seguirà immediatamente il 1° febbraio. — Raccomanda che i cartoni, tanto originari quanto riprodotti, portino la firma del proprietario.

Il prezzo dei cartoni o oncie, è come l'anno scorso, compresavi l'assicurazione contro l'incendio, cioè lire 0.40 per cartone o oncia di seme sgranato, e lire 35 per ogni cento cartoni.

Giuseppe Rho

Presso lo Stabilimento Agro-Orticolo, Udine.

PREZZI DEI CEREALI E DI ALTRI GENERI DI CONSUMO

venduti sulla piazza di Udine nella settimana dal 12 al 17 gennaio 1880.

		Senza dazio cons. Massimo	Senza dazio cons. Minimo	Dazio consumo
Frumento	per ettol.	26.—	—.—	—.—
Granoturco	»	16.70	16.—	—.—
Segala	»	16.70	—.—	—.—
Avena	»	8.89	—.—	—.—
Saraceno	»	—.—	—.—	—.—
Sorgorosso	»	9.70	9.—	—.—
Miglio	»	—.—	—.—	—.—
Mistura	»	—.—	—.—	—.—
Spelta	»	—.—	—.—	—.—
Orzo da pilare	»	—.—	—.—	—.—
» pilato	»	—.—	—.—	—.—
Lenticchie	»	—.—	—.—	—.—
Fagiuoli alpigiani	»	28.67	—.—	—.—
» di pianura	»	23.67	—.—	—.—
Lupini	»	—.—	—.—	—.—
Castagne	»	12.50	10.80	—.—
Riso 1ª qualità	»	42.84	41.34	2.16
» 2ª »	»	36.04	30.84	2.16
Vino di Provincia	»	76.—	64.—	7.50
» di altre provenienze	»	45.—	27.—	7.50
Acquavite	»	95.—	70.—	12.—
Aceto	»	28.—	20.—	7.50
Olio d'oliva 1ª qualità	»	167.80	144.80	7.20
» » 2ª »	»	112.80	102.80	7.20
Ravizzone in seme	»	—.—	—.—	—.—
Olio minerale o petrolio	»	60.23	58.23	6.77
Crusca	per quint.	15.60	—.—	—.40
Fieno	»	6.50	3.30	—.70
Paglia	»	4.45	3.50	—.30
Legna da fuoco forte	»	2.19	2.09	—.26
» » dolce	»	1.84	—.—	—.26
Carbone forte	»	7.20	7.—	—.60
Coke	»	4.—	—.—	—.—
Carne di bue a peso vivo	»	76.—	—.—	—.—
» di vacca »	»	66.—	—.—	—.—
» di vitello »	»	—.—	—.—	—.—

		Senza dazio cons. Massimo	Senza dazio cons. Minimo	Dazio consumo
Carne di porco a peso vivo	p.quint.	—.—	—.—	—.—
» di vitello q. davanti	per Cg.	1.29	—.—	—.11
» » q. di dietro	»	1.49	—.—	—.11
» di manzo	»	1.59	1.49	—.11
» di vacca	»	1.39	1.29	—.11
» di toro	»	—.—	—.—	—.11
» di pecora	»	1.11	—.—	—.04
» di montone	»	1.11	—.—	—.04
» di castrato	»	1.38	1.28	—.02
» di agnello	»	—.—	—.—	—.—
» di porco fresca	»	1.45	1.25	—.—
Formaggio di vacca duro	»	3.20	2.90	—.10
» » molle	»	2.25	1.90	—.10
» di pecora duro	»	3.15	—.—	—.10
» » molle	»	—.—	—.—	—.—
» lodigiano	»	3.90	3.65	—.10
Burro	»	2.42	2.17	—.08
Lardo fresco senza sale	»	1.78	1.68	—.—
» salato	»	1.98	1.88	—.22
Farina di frumento 1ª qualità	»	—.78	—.74	—.02
» » 2ª »	»	—.54	—.—	—.02
» di granoturco	»	—.29	—.25	—.01
Pane 1ª qualità	»	—.60	—.55	—.02
» 2ª »	»	—.50	—.44	—.02
Paste 1ª »	»	—.86	—.78	—.02
» 2ª »	»	—.58	—.—	—.02
Pomi di terra	»	—.18	—.15	—.—
Candele di sego a stampo	»	1.70	—.—	—.04
» steariche	»	2.45	2.25	—.10
Lino cremonese fino	»	3.60	—.—	—.—
» bresciano	»	2.45	—.—	—.—
Canape pettinato	»	2.10	1.90	—.—
Stoppa	»	1.10	—.90	—.—
Uova	a dozz.	—.96	—.84	—.—
Formelle di scorza	per cento	2.00	—.—	—.—
Miele	»	—.—	—.—	—.—

PREZZO CORRENTE E STAGIONATURA DELLE SETE IN UDINE

Sete e Cascami.

Sete greggie classiche a vapore	da L. 72.—	a L. 78.—
» » classiche a fuoco	» 66 —	» 68.—
» » belle di merito	» 64.—	» 66.—
» » correnti	» 60.—	» 64.—
» » mazzami reali	» 57.—	» 58.—
» » valoppe	» 50.—	» 54.—
Strusa a vapore 1ª qualità	da L. 16.50	a L. 17.—
» a fuoco 1ª qualità	» 15.50	» 16.—
» » 2ª »	» 14.—	» 15.—

Stagionatura

Nella settimana da 12 a 17 gennaio 1880	Greggie Colli num. 5	Chilogr.	480
	Trame » » 1	»	110

NOTIZIE DI BORSA

Venezia.

		Rendita italiana da	a	Da 20 franchi da	a	Banconote austr. da	a
Gennaio	12	90.15	90.25	22.49	22.50	241.50	242.—
»	13	90.10	90.15	22.49	22.51	241.50	242.—
»	14	90.15	90.25	22.49	22.51	241.25	241.75
»	15	90.10	90.20	22.50	22.52	241.—	241.50
»	16	90.—	90.10	22.54	22.56	241.25	241.75
»	17	90.10	90.20	22.55	22.57	241 25	241.75

Trieste.

		Rendita it. in oro da	a	Da 20 fr. in BN. da	a	Argento da	a
Gennaio	12	79.80	—.—	9.32	—.—	116.80	—.—
»	13	79.75	—.—	9.32	—.—	117.—	—.—
»	14	79.85	—.—	9.33 1/2	—.—	117.—	—.—
»	15	79 80	—.—	9.34	—.—	117.15	—.—
»	16	79.65	—.—	9.33 1/2	—.—	117.10	—.—
»	17	79.85	—.—	9.32	—.—	117.—	—.—

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE — STAZIONE DI UDINE (R. ISTITUTO TECNICO)

Altezza del barometro sul mare metri 116.

Giorno del mese		Età e fase della luna	Pressione barom. Media giornaliera	Temperatura — Term. centigr. ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	massima	media	minima	minima all'aperto	Umidità assoluta ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	Umidità relativa ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.	Vento media giorn. Direzione	Velocità chilom.	Pioggia o neve millim.	in ore	Stato del cielo (1) ore 9 a.	ore 3 p.	ore 9 p.
Gennaio	11	L N	764.70	1.3	1.0	-0.2	3.0	0.80	-0.9	-3.8	3.60	4.01	2.95	71	81	66	—	—	—	—	M	C	C
»	12	2	766 03	-1.0	0.4	-1.6	1.3	-1.00	-2.7	-4.0	3.38	3.19	2.82	75	69	68	—	—	—	—	M	S	S
»	13	3	764.00	-2.3	1.3	-1.9	2.7	-1.58	-4.8	-7.4	3.27	3.28	2.82	85	65	73	—	—	—	—	S	S	S
»	14	4	755.20	-2.4	0.1	-3.3	1.5	-2.45	-5.6	-8.0	2.53	2.86	2.84	64	62	78	—	—	—	—	S	S	S
»	15	5	751.17	-0.7	2.7	-1.8	3.7	_0.85	-4.6	-7.0	2.66	3.01	2.69	59	54	66	—	—	—	—	C	M	S
»	16	6	752.67	-2.5	1.2	-1.4	2.5	-1.85	-6.0	-9.2	2.55	2.52	2.72	67	52	65	—	—	—	—	S	S	C
»	17	7	750.97	-3.9	0.6	-3.2	1.6	-2.75	-5.5	-8.0	2.32	2.84	2.91	68	59	78	—	—	—	—	M	M	S

(1) Le lettere C, M, S corrispondono a: cielo *coperto*, *misto*, *sereno*.

G. CLODIG.

Udine, Tip. G. Seitz. Dott. FERDINANDO PAGAVINI, redattore.